VON RODENÄS ZUR BARENTSEE UND ZURÜCK

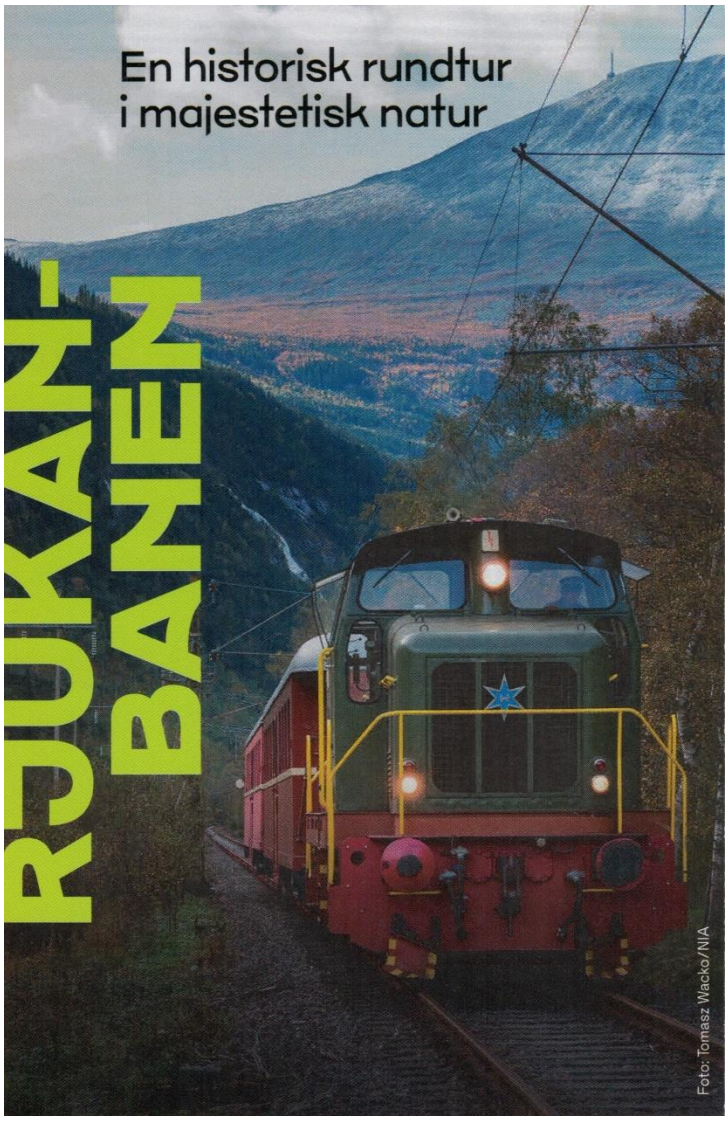
Ein Reisebericht über eine neunwöchige Tour mit dem Wohnmobil durch Dänemark, Schweden, Finnland und Norwegen von Christoph Marschner und Jochen Seeger im Sommer des Jahres 2022 in mehreren Teilen.

Teil 1, Interessensgebiet von Christoph: Eisenbahnen – Gegenwart und Geschichte

- Schweden, Die Inlandsbahn Kristinehamn – Mora – Östersund – Gällivare
- Schweden und Finnland, Die Haparandabahn und die Kolaribahn
- Norwegen, Die Erzbahn nach Kirkenes
- Norwegen, Die Nordlandsbahn Bodø – Mo i Rana – (Trondheim)
- Norwegen, Die Meråkerbanen (Trondheim) – Hell – Storlien
- Norwegen, Die Raumabahn Åndalsnes – Dombås
- Norwegen, Die Bergenbahn Bergen – Finse (- Oslo)

- Norwegen, Die Rjukanbahn Rjukan – Mæl – Tinnoset - Notodden

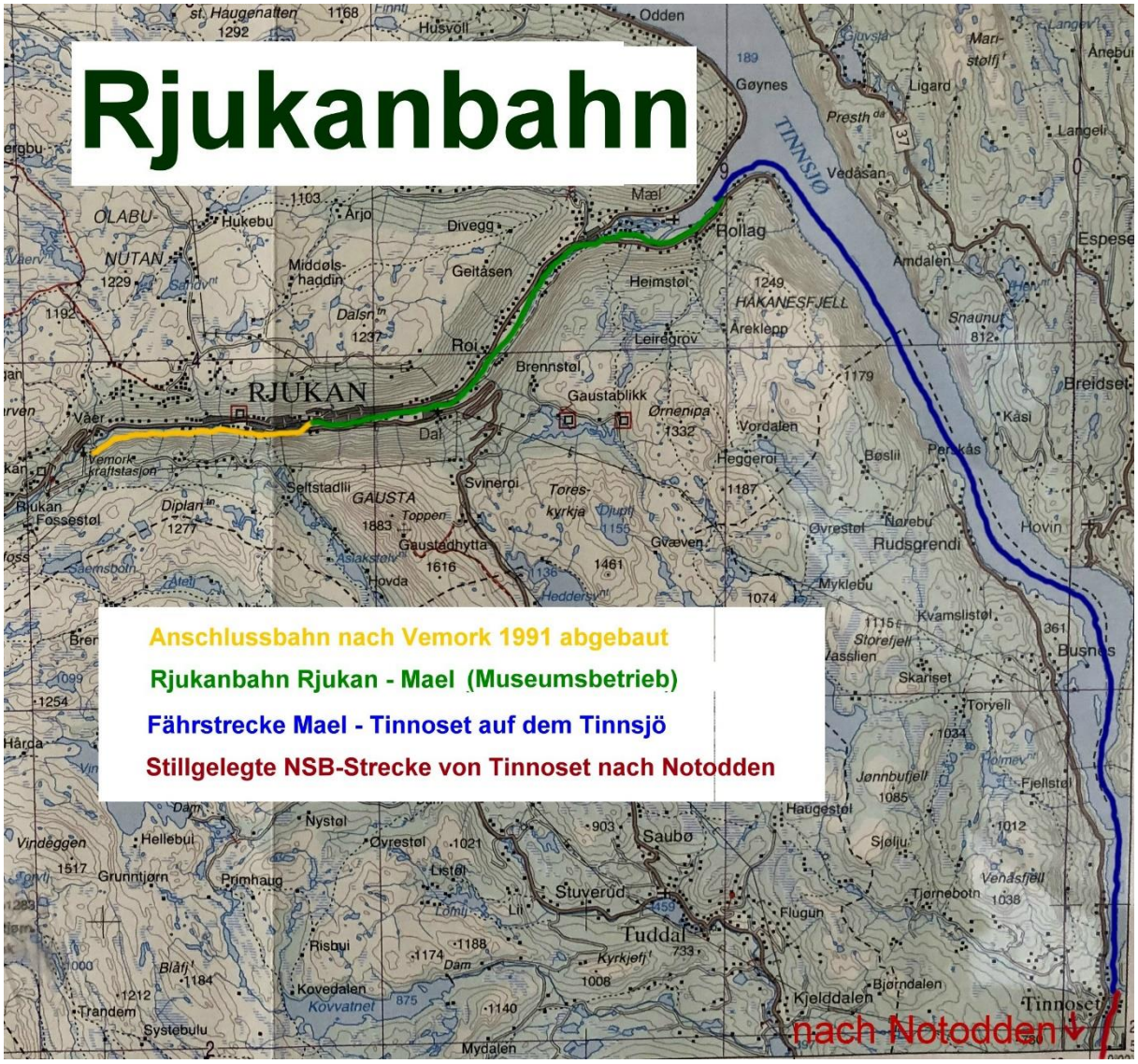
VORAB: INFORMATIONEN ÜBER DIE REISE INSGESAMT FINDET IHR IM VORSPANN DER DOKUMENTATION ÜBER SIE INLANDSBAHN.



Als ich die Rjukanbahn Anfang der 1970er Jahre in einem älteren Auslandkursbuch entdeckte, war der Personenverkehr bereits eingestellt.

In meiner schon immer gut funktionierenden Fantasie war diese Bahn spannend. Eine gut zwanzig Kilometer lange Eisenbahn als Inselbetrieb, sogar elektrifiziert und mit einer 30 Kilometer langen Fährstrecke auf dem Tinnsjø mit dem Streckennetz der Norwegischen Staatsbahn verbunden, wo gab es das sonst?

Damals, ohne Internet, war es schwierig nähere Informationen über diese Bahn und die Fährschiffe zu bekommen. Erst bei der Planung unserer Nordlandreise fand ich heraus, dass diese Bahn noch existiert. Dem „Weltkulturerbe“ sei Dank. Hier nun mein Bericht über das, was ich vorgefunden habe:



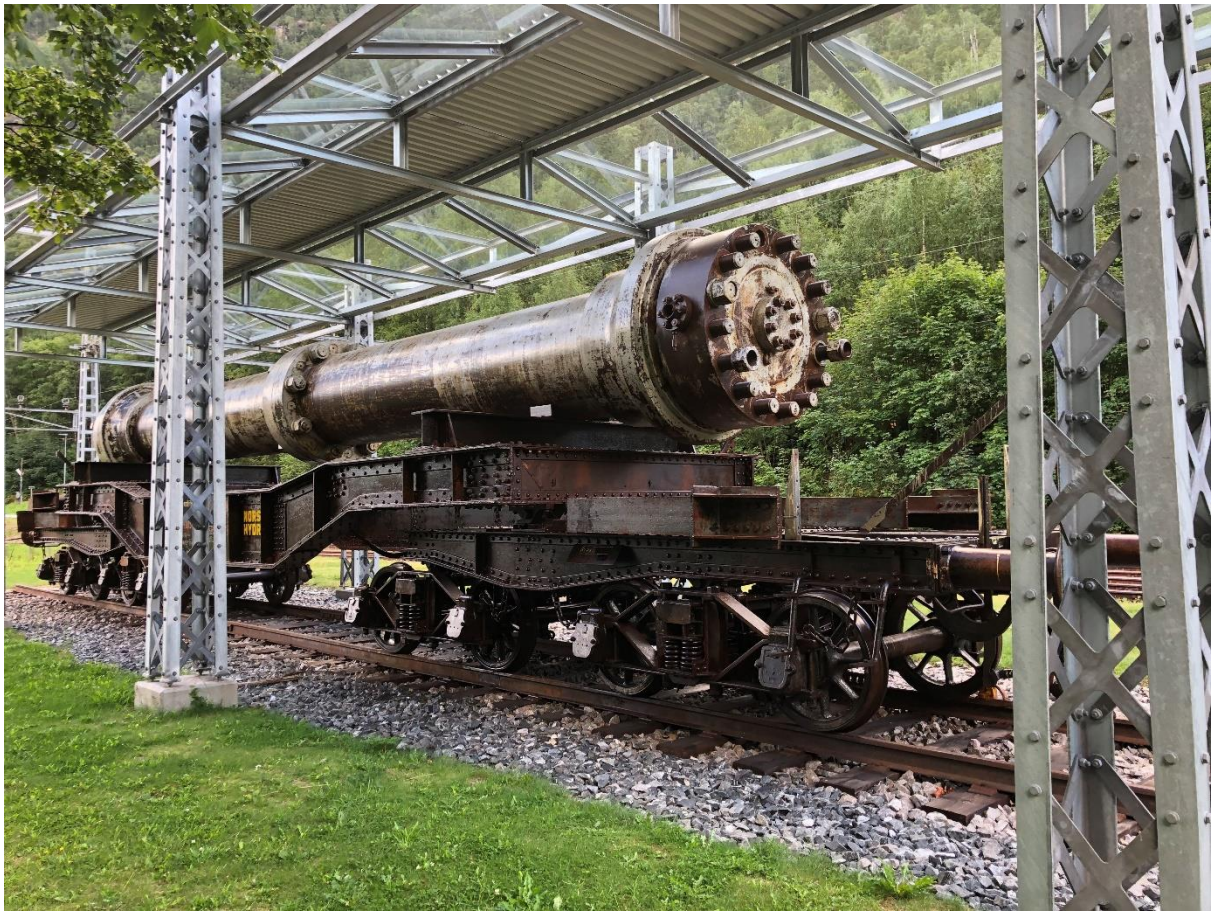
Auf diesem Ausschnitt einer Karte aus den 1950er Jahren kann man die besondere Lage von Rjukan erkennen. Die vielen und eng aneinander liegenden Höhenlinien nördlich und südlich des langgestreckten Städtchens deuten auf ein tief eingeschnittenes Tal hin. Die Straßen nach Westen und Süden sind Gebirgsstraßen, die mit Serpentinen große Höhenunterschiede überwinden. Die Straße nach Süden erinnert an hochalpine Passstraßen. Sie ist zudem nur im Sommerhalbjahr zu benutzen und überquert den 1.800 Meter hohen Gaustatoppen. Im Osten liegt der Tinnsjø, an dessen westlichem Ufer noch keine Straße existiert. Diese Straße wurde erst Mitte der 1980er Jahre fertiggestellt und so lange war der Fährverkehr für Rjukan von erheblicher Bedeutung.

In Vermork, wenige Kilometer westlich von Rjukan befindet sich eines der ältesten und größten Wasserkraftwerke Norwegens. Daneben der größte Produzent von Kunstdünger und Salpeter „Norsk-Hydro“, der wichtigste Kunde der Rjukanbahn.

Da die im Winter tief stehende Sonne von Oktober bis März nicht in das tief eingeschnittene Tal eindringen kann, ließ Norsk-Hydro im Jahr 1928 von Adolf Bleichert & Co. (Leipzig) die „Krossobanen“, Nordeuropas älteste Seilbahn errichten, um den Bewohnern des engen Tals im Winterhalbjahr die Möglichkeit zu geben, auf der Bergstation (Gvepseborg) auf 886 Metern gelegentlich die Sonne zu erleben.

Die Krossobanan verfügt über eine rote und eine blaue Gondel.

Blick von der Bergstation auf das tief liegende Rjukan. Auf der anderen Talseite ragt der in Norwegen sehr bekannte Berg „Gaustatoppen“ empor. Etwa auf halber Höhe erstreckt sich ein Wintersportzentrum, in dem in letzter Zeit sehr viel gebaut wurde und auch weiterhin gebaut werden wird.



Der erste Hingucker am Bahnhof Rjukan ist dieser 8 achsige Schwerlastwaggon von 1920. Er ist 18 m lang, wiegt knapp 30 to. Und kann bis zu 80 to. Nutzlast tragen.

Dem Bahnhof Rjukan sieht man nicht an, dass hier seit 50 Jahren kein planmäßiger Personenverkehr mehr stattgefunden hat. Die umfangreichen Gleisanlagen sind einschließlich der Oberleitung vollständig vorhanden und es stehen zahlreiche Fahrzeuge abgestellt.

Leider endeten die Museumsfahrten genau eine Woche bevor wir hier angekommen sind. Schade, auf dem großen Bahnhofsgelände bewegt sich nichts aber zumindest das Hauptgleis mit Bahnsteig hat fast blanke Schienenköpfe.

An einem Wasserkran konnten wir für unser Womo Wasser bunkern und dann in Ruhe das Gelände inspizieren.

Der Museumszug wartet am Bahnsteig auf seinen nächsten Einsatz.

Weitere Fahrzeuge sollen möglicherweise noch aufgearbeitet werden.

Links und rechts einer Hand-Drehscheibe wartet noch sehr viel Arbeit für den Fall, dass diese abgestellten Fahrzeuge, darunter auch zwei Loks, wieder betriebsfähig werden sollen.

Wir hätten gerne einen Blick hinter die Hallentore geworfen aber er war niemand da.

Überall waren neue Schwellen gelagert. Dem Oberbau scheint es also gut zu gehen.

Wenn man bedenkt, dass der Bahnbetrieb von 1991 bis 2016, also 25 Jahre eingestellt war, kann man sich vorstellen wie viel Arbeit geleistet wurde, um den Zustand…

… der Strecken- und Bahnhofsgleise auf dieses Niveau zu bringen. Ohne die staatlichen Fördermittel und die Einstufung als Weltkulturerbe sicher kaum möglich.

Links das Streckengleis mit automatischer Schrankenanlage führt fast parallel zur Straße nach Mæl. Rechts die Reste eines Anschlussgleises in ein Gewerbegebiet knapp östlich von Rjukan. Im Bereich einer Brücke über einen Bach fehlt das Gleis. Im Gewerbegebiet ist es in Form von Rillenschienen noch im Straßenplanum vorhanden aber leider nicht mehr für Schienenfahrzeuge erreichbar.

Langsam nähern wir uns dem Fähr- und Endbahnhof Mæl.

Kurz vor dem Bahnhof Mæl kreuzt die Rjukanbahn die Straße 37, die 1984 eröffnet wurde und die Einstellung des Fährverkehrs für Personen und Autos bedeutete. Der kleine Ort liegt außerhalb der Sichtweite südwestlich des Bahnhofs.

Der Bahnhof Mæl ist ein Museum für sich und macht einen sehr gepflegten Eindruck.

Man kann nur staunen wie die Gebäude, die Gleisanlagen, die Fähranleger und die beiden Fährschiffe die Zeit von 1991 bis zum Beginn des Museumsverkehrs 2016 überdauert haben. Die „Ammonia“ ist inzwischen das letzte noch vorhandene dampfbetriebene Fährschiff der Welt. Ob es jemals wieder fahrbereit werden wird? Die 1956 gebaute „Storegut“ ist als Dieselfähre 2009 überholt worden, war anschließend gelegentlich im Einsatz und wird hoffentlich weiterhin fahrtüchtig bleiben.

Die „Ammonia“ ist an der Seite vertäut. Man kann sie nicht betreten und ob sie derzeit restauriert wird, konnte ich vor Ort leider nicht erfahren.

Das Bahnhofsgebäude war offen. Im Dienstraum existiert noch das elektrische Stellwerk. Im ehemaligen Warteraum gibt es während der Saison einen Kiosk.

Eine Rangierlok und ein paar Güterwagen regen die Fantasie an. Man kann sich anhand der Gleisanlagen lebhaft vorstellen, wie der Verkehr hier abgelaufen ist.

Sämtliche Anlagen sind noch voll funktionstüchtig. Leider endete der Museumsbetrieb für 2022 bereits am 11. August. Ein Grund mehr, im nächsten Jahr wiederzukommen und etwas mehr Zeit zu haben. Die Stiftung Rjukanbahn ist übrigens eine Unterabteilung des Norsk Industriearbeidermuseum (NIA) mit Hauptsitz im alten Kraftwerk in Vemork.

An diesem Prellbock und diesem Anleger endet die Rjukanbahn und die Fährstrecke über den Tinnsjö nach Tinnoset beginnt hier.

Im 30 Kilometer entfernten Tinnoset endet die Fährstrecke und auf dem Fähranleger beginnt die Tinnosbanen, die von der Norwegischen Staatsbahn und heute von der Bane NOR betrieben wurde.

Auch auf dieser Seite sind alle Fähr- und Bahnhofsanlagen vollständig erhalten. Nur gilt die Bahnstrecke zwischen Tinnoset und Notodden als stillgelegt. Wie man hört, war Bane NOR bisher nicht bereit die Strecke so herzurichten, dass ein Museumsverkehr möglich wäre.

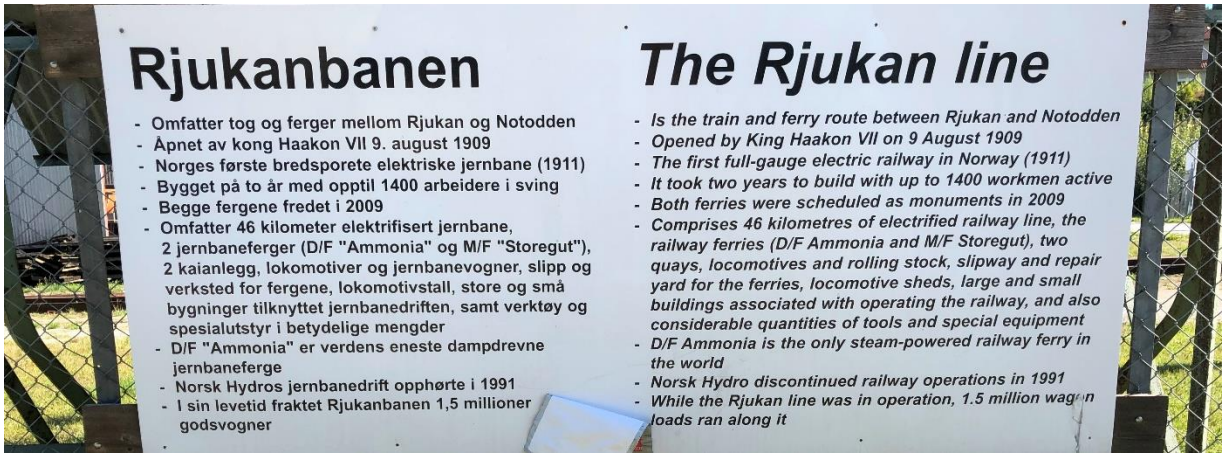
Man sieht den Gleisen an, dass sie lange nicht befahren wurden. Ein Bootsbauer, der neben dem Anleger eine Werkstatt betreibt erzählte uns, dass es alle hier bedauern. Der Anleger sei betriebsbereit, die „Storegut“ käme zwar selten aber immerhin manchmal hier an aber die Strecke nach Notodden sei nach wie vor tot.

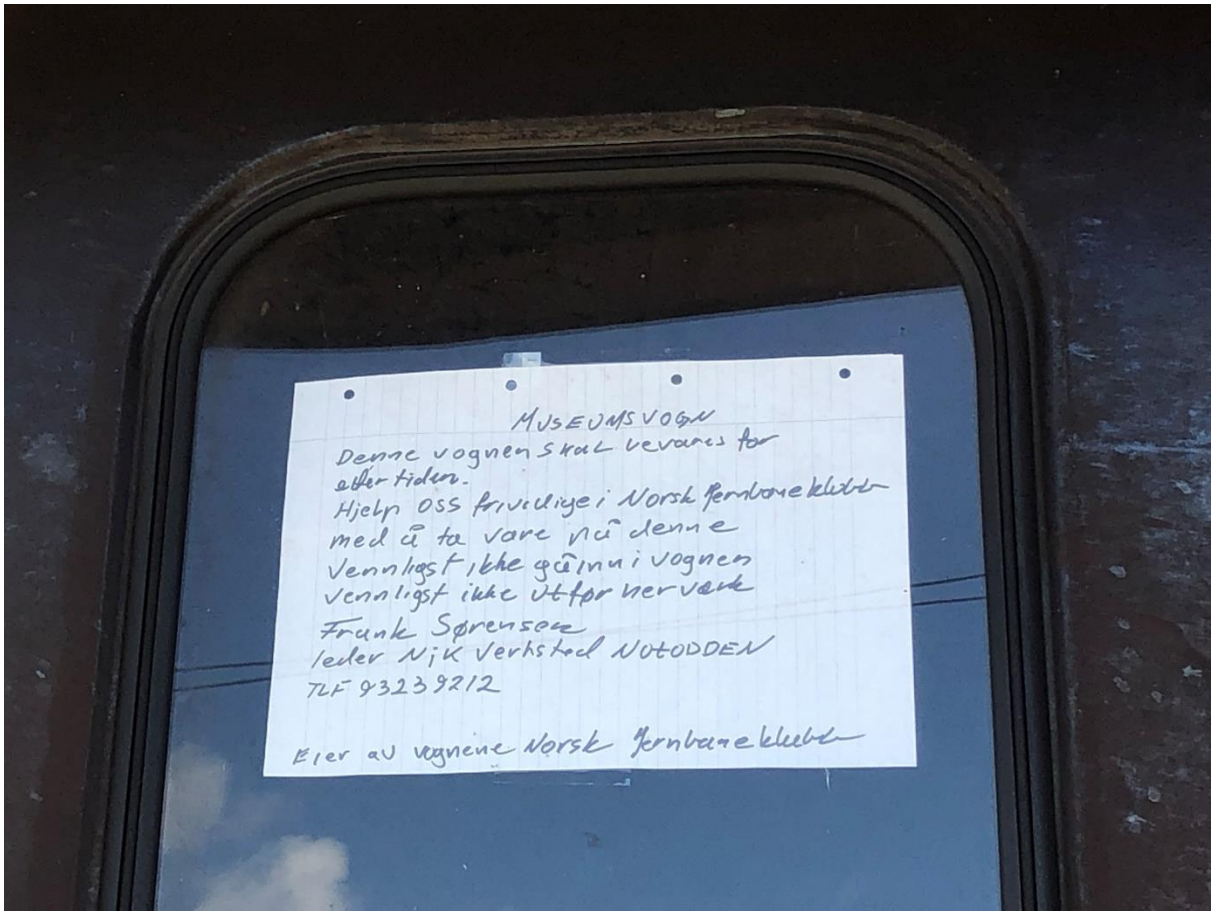
Auf den Bahnhofsgleisen stehen einige Personenwagen. An einem Fenster klebt ein Zettel aus dem hervorgeht, dass diese Wagen einem norwegischen Eisenbahnverein gehören. Es stehen auch zwei Kesselwagen von „Norsk Hydro“ abgestellt, die früher hier im Einsatz waren.

Der Fährverkehr endete am 5. Juli 1991. Der Betrieb auf der Strecke nach Notodden vermutlich auch, denn es gibt hier weder nennenswerte Einwohnerzahlen, noch Industrie oder sonstiges Gewerbe für einen Güterverkehr.

Die umfangreichen Gleisanlagen lassen auf einen umfangreichen Güterverkehr schließen. In der Spitze sollen es in den 1960er Jahren über 100 Waggons bei bis zu elf Fährabfahrten pro Tag gewesen sein.

96
Norsk Hydro
AMMONIAKK


Rjukanbanen
- Omfatter tog og ferger mellom Rjukan og Notodden
- Åpnet av kong Haakon VII 9. august 1909
- Norges første bredsporete elektriske jernbane (1911)
- Bygget på to år med opptil 1400 arbeidere i sving
- Begge fergene fredet i 2009
- Omfatter 46 kilometer elektrifisert jernbane, 2 jernbaneferger (D/F "Ammonia" og M/F "Storegut"), 2 kaianlegg, lokomotiver og jernbanevogner, slipp og verksted for fergene, lokomotivstall, store og små bygninger tilknyttet jernbanedriften, samt verktøy og spesialutstyr i betydelige mengder
- D/F "Ammonia" er verdens eneste dampdrevne jernbaneferge
- Norsk Hydros jernbanedrift opphørte i 1991
- I sin levetid fraktet Rjukanbanen 1,5 millioner godsvogner
The Rjukan line
- Is the train and ferry route between Rjukan and Notodden
- Opened by King Haakon VII on 9 August 1909
- The first full-gauge electric railway in Norway (1911)
- It took two years to build with up to 1400 workmen active
- Both ferries were scheduled as monuments in 2009
- Comprises 46 kilometres of electrified railway line, the railway ferries (D/F Ammonia and M/F Storegut), two quays, locomotives and rolling stock, slipway and repair yard for the ferries, locomotive sheds, large and small buildings associated with operating the railway, and also considerable quantities of tools and special equipment
- D/F Ammonia is the only steam-powered railway ferry in the world
- Norsk Hydro discontinued railway operations in 1991
- While the Rjukan line was in operation, 1.5 million wagon loads ran along it



Wenn ich den Text im Fenster eines der Wagen richtig interpretiere, wird um finanzielle Unterstützung zum Erhalt dieser Fahrzeuge gebeten.

Das hübsche Bahnhofsgebäude ist leer. Ob es zu kaufen oder zu mieten ist?

Blick von der Einfahrweiche Richtung Süden nach Notodden – ohne jeglichen Verkehr.

Notodden hat mit 13.000 Einwohnern eine für Norwegen schon relevante Größe. Bis hier kann man per Zug noch reisen. Ein alter Flachwagen ziert den Bahnhofsvorplatz.

Dieser Bahnhof ist neuer und alter Bahnhof zugleich. Durch den Tunnel unterhalb der Kirche führt die stillgelegte Strecke nach Tinnoset.

Auf den umfangreichen Gleisanlagen findet auch kein Verkehr mehr statt. Die in Notodden endenden Personenzüge werden seit 2004 vom Tunnel im Hintergrund dieses Bildes nach rechts zum zentraler gelegenen Busbahnhof der Stadt geleitet. Dort war übrigens schon vor Eröffnung der Strecke nach Tinnoset der erste Bahnhof.

Hier sieht man ganz links im Bild das Gleis auf dem die Personenzüge zum Kopfbahnsteig geleitet werden. Die Gleise im eigentlichen Bahnhof sind ausnahmslos rostig.

Die eigentliche Bedeutung der Rjukanbahn galt eindeutig dem Güterverkehr und dabei war „Norsk Hydro“ das Maß der Dinge. Als die Produktion 1991 gänzlich verlegt wurde, hatte diese Bahn mit dem einzigartigen Fährverkehr keine wirtschaftliche Grundlage mehr.

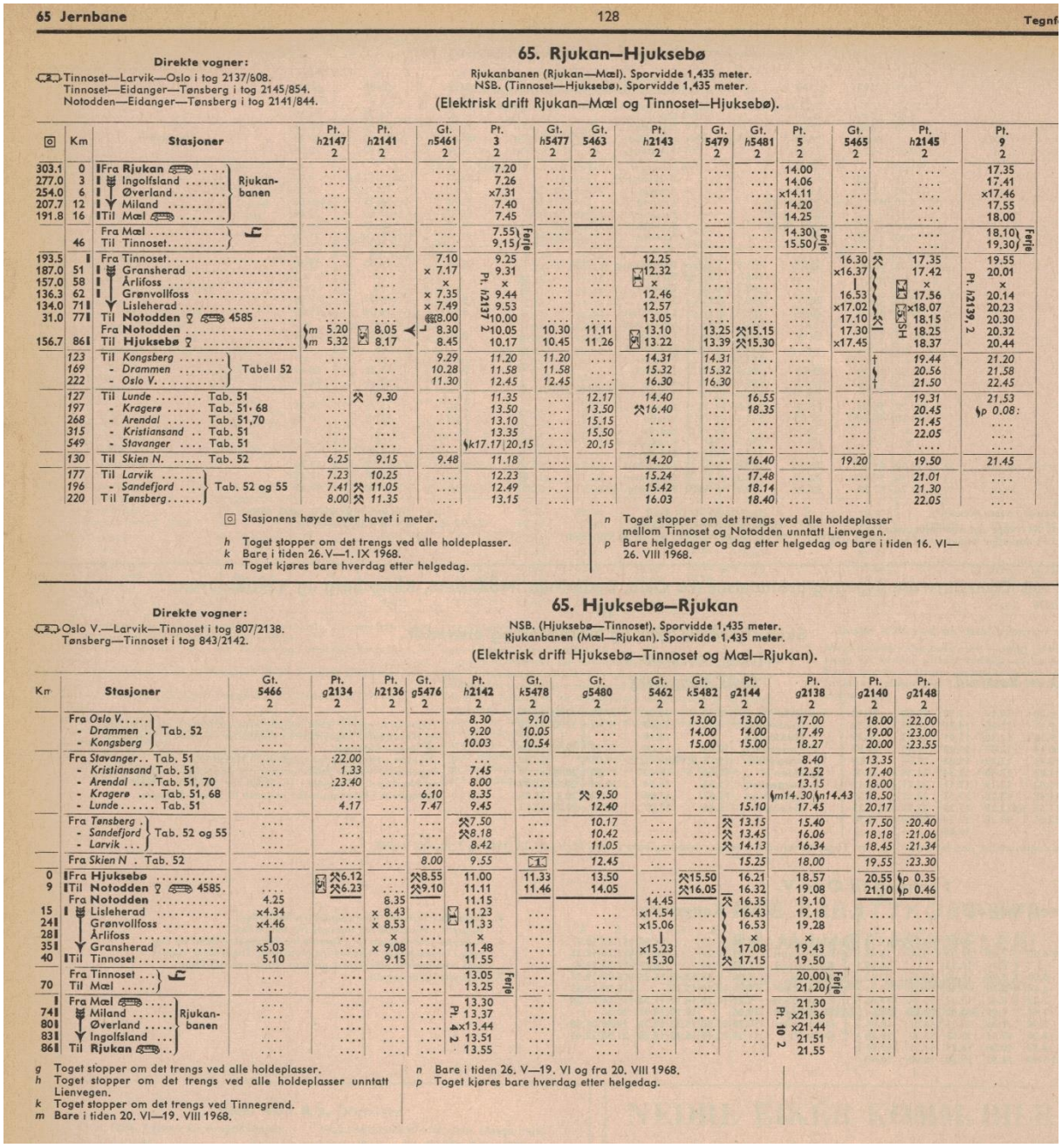
Im Personenverkehr gab es von 1909 bis 1970 in der Regel immer zwei tägliche Zugpaare mit Fähranschluss in Mæl und Tinnoset. Von 1931 bis 1956 gab es sogar eine Schlafwagenverbindung von Rjukan nach Oslo und zurück, bestehend aus einem Kurswagen der Norwegischen Staatsbahn.

Von 1970 bis 1985 gab es noch Personenverkehr auf den Fährschiffen zwischen Tinnoset und Mæl. In Mæl musste man nun aber per Bus nach Rjukan weiterfahren.

Mit dem letzten Güterzug am 5. Juli 1991 endete dann auch der Fährverkehr.

Man ist es in Deutschland nicht gewohnt, dass eine solche Bahn inklusive der Fährschiffe und Anleger über 30 Jahre überlebt hat. Bleibt zu hoffen, dass auch zwischen Tinnoset und Notodden ein Museumsbetrieb zustande kommt.

Zum Abschluss meines Berichtes möchte ich Euch noch den Fahrplan der Rjukanbahn aus dem Jahr 1968 zeigen.



65 Jernbane 128 Tegnf

Direkte vogner:

Tinnoset—Larvik—Oslo i tog 2137/608.
Tinnoset—Eidanger—Tønsberg i tog 2145/854.
Notodden—Eidanger—Tønsberg i tog 2141/844.

65. Rjukan—Hjuksebø

Rjukanbanen (Rjukan—Mæl). Spordidde 1,435 meter.
NSB. (Tinnoset—Hjuksebø). Spordidde 1,435 meter.
(Elektrisk drift Rjukan—Mæl og Tinnoset—Hjuksebø).

⊙	Km	Stasjoner	Pt. h2147 2	Pt. h2141 2	Gt. n5461 2	Pt. 3 2	Gt. h5477 2	Gt. 5463 2	Pt. h2143 2	Gt. 5479 2	Gt. h5481 2	Pt. 5 2	Gt. 5465 2	Pt. h2145 2	Pt. 9 2
303.1	0	Fra Rjukan	....	....	....	7.20	....	....	....	....	....	14.00	....	....	17.35
277.0	3	Ingolfsland	....	....	....	7.26	....	....	....	....	....	14.06	....	....	17.41
254.0	6	Øverland ..... Rjukan-banen	....	....	....	x7.31	....	....	....	....	....	x14.11	....	....	x17.46
207.7	12	Miland	....	....	....	7.40	....	....	....	....	....	14.20	....	....	17.55
191.8	16	Til Mæl	....	....	....	7.45	....	....	....	....	....	14.25	....	....	18.00
		Fra Mæl	....	....	....	7.55	....	....	....	....	....	14.30	....	....	18.10
	46	Til Tinnoset	....	....	....	9.15	....	....	....	....	....	15.50	....	....	19.30
193.5		Fra Tinnoset	....	....	7.10	9.25	....	....	12.25	....	....	....	16.30	17.35	19.55
187.0	51	Gransherad	....	....	x 7.17	9.31	....	....	12.32	....	....	....	x16.37	17.42	20.01
157.0	58	Årlifoss	....	....	×	×	....	....	×	....	....	....		×	×
136.3	62	Grønvollfoss	....	....	x 7.35	9.44	....	....	12.46	....	....	....	16.53	17.56	20.14
134.0	71	Lisleherad	....	....	x 7.49	9.53	....	....	12.57	....	....	....	x17.02	x18.07	20.23
31.0	77	Til Notodden ? 4585	....	....	8.00	10.00	....	....	13.05	....	....	....	17.10	18.15	20.30
		Fra Notodden	m 5.20	8.05	8.30	10.05	10.30	11.11	13.10	13.25	15.15	....	17.30	18.25	20.32
156.7	86	Til Hjuksebø ?	m 5.32	8.17	8.45	10.17	10.45	11.26	13.22	13.39	15.30	....	x17.45	18.37	20.44
	123	Til Kongsberg	....	....	9.29	11.20	11.20	....	14.31	14.31	....	....	....	19.44	21.20
	169	- Drammen ..... Tabell 52	....	....	10.28	11.58	11.58	....	15.32	15.32	....	....	....	20.56	21.58
	222	- Oslo V.	....	....	11.30	12.45	12.45	....	16.30	16.30	....	....	....	21.50	22.45
	127	Til Lunde ..... Tab. 51	....	9.30	....	11.35	....	12.17	14.40	....	16.55	....	....	19.31	21.53
	197	- Kragerø ..... Tab. 51, 68	....	....	....	13.50	....	13.50	16.40	....	18.35	....	....	20.45	p 0.08:
	268	- Arendal ..... Tab. 51,70	....	....	....	13.10	....	15.15	....	....	....	....	....	21.45	....
	315	- Kristiansand .. Tab. 51	....	....	....	13.35	....	15.50	....	....	....	....	....	22.05	....
	549	- Stavanger .... Tab. 51	....	....	....	k17.17 20.15	....	20.15	....	....	....	....	....	....	....
	130	Til Skien N. ..... Tab. 52	6.25	9.15	9.48	11.18	....	....	14.20	....	16.40	....	19.20	19.50	21.45
	177	Til Larvik	7.23	10.25	....	12.23	....	....	15.24	....	17.48	....	....	21.01	....
	196	- Sandefjord .... Tab. 52 og 55	7.41	11.05	....	12.49	....	....	15.42	....	18.14	....	....	21.30	....
	220	Til Tønsberg.....	8.00	11.35	....	13.15	....	....	16.03	....	18.40	....	....	22.05	....

⊙ Stasjonens høyde over havet i meter.

h Toget stopper om det trengs ved alle holdeplasser.
k Bare i tiden 26. V—1. IX 1968.
m Toget kjøres bare hverdag etter helgedag.

n Toget stopper om det trengs ved alle holdeplasser mellom Tinnoset og Notodden unntatt Lienvegen.
p Bare helgedager og dag etter helgedag og bare i tiden 16. VI—26. VIII 1968.

Direkte vogner:

Oslo V.—Larvik—Tinnoset i tog 807/2138.
Tønsberg—Tinnoset i tog 843/2142.

65. Hjuksebø—Rjukan

NSB. (Hjuksebø—Tinnoset). Spordidde 1,435 meter.
Rjukanbanen (Mæl—Rjukan). Spordidde 1,435 meter.
(Elektrisk drift Hjuksebø—Tinnoset og Mæl—Rjukan).

Km	Stasjoner	Gt. 5466 2	Pt. g2134 2	Pt. h2136 2	Gt. g5476 2	Pt. h2142 2	Gt. k5478 2	Gt. g5480 2	Gt. 5462 2	Gt. k5482 2	Pt. g2144 2	Pt. g2138 2	Pt. g2140 2	Pt. g2148 2
	Fra Oslo V.	....	....	....	....	8.30	9.10	....	....	13.00	13.00	17.00	18.00	:22.00
	- Drammen . Tab. 52	....	....	....	....	9.20	10.05	....	....	14.00	14.00	17.49	19.00	:23.00
	- Kongsberg	....	....	....	....	10.03	10.54	....	....	15.00	15.00	18.27	20.00	:23.55
	Fra Stavanger .. Tab. 51	....	:22.00	....	....	....	....	....	....	....	....	8.40	13.35	....
	- Kristiansand Tab. 51	....	1.33	....	....	7.45	....	....	....	....	....	12.52	17.40	....
	- Arendal ....Tab. 51, 70	....	:23.40	....	....	8.00	....	....	....	....	....	13.15	18.00	....
	- Kragerø ... Tab. 51, 68	....	....	....	6.10	8.35	....	9.50	....	....	....	m14.30 n14.43	18.50	....
	- Lunde ..... Tab. 51	....	4.17	....	7.47	9.45	....	12.40	....	....	15.10	17.45	20.17	....
	Fra Tønsberg .	....	....	....	....	7.50	....	10.17	....	....	13.15	15.40	17.50	:20.40
	- Sandefjord Tab. 52 og 55	....	....	....	....	8.18	....	10.42	....	....	13.45	16.06	18.18	:21.06
	- Larvik ...	....	....	....	....	8.42	....	11.05	....	....	14.13	16.34	18.45	:21.34
	Fra Skien N . Tab. 52	....	....	....	8.00	9.55		12.45	....	....	15.25	18.00	19.55	:23.30
0	Fra Hjuksebø	....	6.12	....	8.55	11.00	11.33	13.50	....	15.50	16.21	18.57	20.55	p 0.35
9	Til Notodden ? 4585.	....	6.23	....	9.10	11.11	11.46	14.05	....	16.05	16.32	19.08	21.10	p 0.46
	Fra Notodden	4.25		8.35		11.15			14.45		16.35	19.10		
15	Lisleherad	x4.34	....	x 8.43	....	11.23	....	....	x14.54	....	16.43	19.18	....	....
24	Grønvollfoss	x4.46	....	x 8.53	....	11.33	....	....	x15.06	....	16.53	19.28	....	....
28	Årlifoss		....	×	....	×	....	....		....	×	×	....	....
35	Gransherad	x5.03	....	x 9.08	....	11.48	....	....	x15.23	....	17.08	19.43	....	....
40	Til Tinnoset	5.10	....	9.15	....	11.55	....	....	15.30	....	17.15	19.50	....	....
	Fra Tinnoset ...	....	....	....	....	13.05	....	....	....	....	....	20.00	....	....
70	Til Mæl	....	....	....	....	13.25	....	....	....	....	....	21.20	....	....
	Fra Mæl	....	....	....	....	13.30	....	....	....	....	....	21.30	....	....
74	Miland ..... Rjukan-	....	....	....	....	13.37	....	....	....	....	....	x21.36	....	....
80	Øverland ..... banen	....	....	....	....	x13.44	....	....	....	....	....	x21.44	....	....
83	Ingolfsland ...	....	....	....	....	13.51	....	....	....	....	....	21.51	....	....
86	Til Rjukan ..	....	....	....	....	13.55	....	....	....	....	....	21.55	....	....

g Toget stopper om det trengs ved alle holdeplasser.
h Toget stopper om det trengs ved alle holdeplasser unntatt Lienvegen.
k Toget stopper om det trengs ved Tinnegrend.
m Bare i tiden 20. VI—19. VIII 1968.

n Bare i tiden 26. V—19. VI og fra 20. VIII 1968.
p Toget kjøres bare hverdag etter helgedag.

Alle Fotos, Pläne und Übersichten unterliegen, wenn nicht anders angegeben, dem Urheberrecht von Christoph Marschner.

Wer sich ebenfalls für die Rjukabahn interessiert, wer zu meinen Ausführungen Korrekturen und/oder Ergänzungen liefern kann oder sich mit mir austauschen möchte, der möge sich bitte per E-Mail

christoph-m@gmx.de

mit mir in Verbindung setzen. Herzlichen Dank für Euer Interesse.